02013391610020012

17869

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 1339**

16 Οκτωβρίου 2002

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Τ/10.004

Έγκριση κανονισμού λειτουργίας τουριστικών αναβατήρων και των παραρτημάτων που αφορούν διάσωση επιβατών και λειτουργία χιονοδρομικών κέντρων.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 2160/93, άρθρο 2 παράγραφος 8 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 118/Α/19.7.93) όπως ισχύει σήμερα.

2. Τις διατάξεις Του Π.Δ. 27/96 ("περί συγχωνεύσεως των Υπουργείων Τουρισμού, Βιομηχανίας-Ενέργειας και Τεχνολογίας και Εμπορίου στο Υπουργείο Ανάπτυξης" (ΦΕΚ 19/Α/96 Α΄).

3. Την 485/31.10.2001 Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Ανάπτυξης με θέμα "Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Ανάπτυξης Αλέξανδρο Καλαφάτη, Χρήστο Θεοδώρου και Δημήτριο Γεωργακόπουλο" (ΦΕΚ 1484 Β/2001).

4. Την ανάγκη θέσπισης κανονισμού λειτουργίας τουριστικών αναβατήρων και την ανάγκη εναρμόνισης της Ελληνικής με την κοινοτική νομοθεσία.

5. Την κοινή θέση του Συμβουλίου αριθ.27/1999 και την C243/01/1999 κοινοτική οδηγία

6. Την 3336/5.9.2002 γνώμη του Προέδρου του Ε.Ο.Τ.

7. Το γεγονός ότι από την έκδοση της παρούσης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Εγκρίνουμε τον συνημμένο κανονισμό λειτουργίας των τουριστικών αναβατήρων και τα παραρτήματα Α και Β που αφορούν τη διάσωση των επιβατών και τη λειτουργία των χιονοδρομικών κέντρων ο οποίος έχει ως εξής:

ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΒΑΤΗΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κανονισμός αναφέρεται σε θέματα λειτουργίας και εκμετάλλευσης αναβατήρων για τουριστική χρήση. Οι αναβατήρες αυτοί, μέχρι εκδόσεως Ελληνικού κανονισμού κατασκευής αναβατήρων ή κοινού κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα ακολουθούν τον κανονισμό κατασκευής αναβατήρων της χώρας προέλευσης, αν η χώρα αυτή είναι μέλος της ΕΕ ή τον κανονισμό χώρας που θα κρίνεται ισοδύναμος από την Αρχή Ελέγχου.

Τα υλικά (εξαρτήματα κλπ), που προέρχονται από κράτη της ΕΕ, γίνονται αποδεκτά, εφόσον είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα σύμφωνα με προδιαγραφές και τεχνικά στοιχεία που ισχύουν στα κράτη αυτά.

Επίσης γίνονται αποδεκτά,τα αποτελέσματα δοκιμών και ελέγχων που πραγματοποιούνται σε κράτη μέλη της ΕΕ, εφόσον το εργαστήριο, ο οργανισμός ή ο φορέας που πραγματοποίησε τις δοκιμές ή τους ελέγχους αυτούς παρουσιάζει τεχνικές και επαγγελματικές ικανότητες που κρίνονται ικανοποιητικές από την Αρχή Ελέγχου της χώρας.

Ορισμοί

- «Αναβατήρας» ονομάζεται το σύνολο των εγκαταστάσεων μεταφοράς προσώπων για τουριστική χρήση, στις οποίες οι χρήστες μεταφέρονται μέσα σε οχήματα αναρτημένα η ελκόμενα από χαλύβδινα συρματόσχοινα διαταγμένα σε μια η περισσότερες σειρές κατά μήκος της διαδρομής.
- «Οχήματα» λέγονται οι καμπίνες,οι καρέκλες, οι πλατφόρμες η άλλες κατασκευές που έχουν σκοπό να μεταφέρουν επιβάτες.
- «έργο γραμμής» ονομάζεται κάθε σταθερή εγκατάσταση εκτός των σταθμών, που προορίζεται να φέρει και να συγκρατεί στη θέση τους τα συρματόσχοινα.

Ειδικοί κανονισμοί εκμετάλλευσης

Ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής αναβατήρων υποχρεούται να υποβάλει στον Ε.Ο.Τ. ειδικό Κανονισμό Εκμετάλλευσης για κάθε είδος αναβατήρα (συρόμενο εναέρια καρέκλα, τηλεκαμπίνα, τελεφερίκ, συρόμενο σταθερής τροχιάς) στον οποίο θα προσδιορίζονται επακριβώς οι όροι για την ασφαλή και ομαλή λειτουργία και εκμετάλλευση της εγκατάστασης και θα περιλαμβάνεται και σχέδιο διάσωσης, σύμφωνα με το παράρτημα Α΄ του παρόντος.

Μέχρι τη θεσμοθέτηση ελληνικών προδιαγραφών, οι ειδικοί κανονισμοί θα συντάσσονται με βάση κανονισμούς για αναβατήρες της χώρας προέλευσής τους εφόσον αυτή είναι χώρα της ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε περίπτωση που ο αναβατήρας προέρχεται από χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής ένωσης ο ιδιοκτήτης η διαχειριστής της εγκατάστασης θα υποβάλει ειδικό κανονισμό στον οποίο θα εφαρμόζονται τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν σε χώρα της ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι ειδικοί κανονισμοί που υποβάλλονται ελέγχονται από τον Ε.Ο.Τ και εγκρίνονται με απόφαση του Προέδρου του ΕΟΤ.

Ειδική αστυνομική διάταξη

Ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής της εγκατάστασης υποχρεούται να ζητήσει από την αρμόδια Αστυνομική αρχή την έκδοση ειδικής αστυνομικής διάταξης για την ρύθμιση της συμπεριφοράς των επιβατών των αναβατήρων και την κυκλοφορία των αυτοκινήτων των πελατών τους στους χώρους στάθμευσης και τις οδούς πρόσβασης.

Η ειδική αστυνομική διάταξη αυτή αναρτάται σε εμφανές σημείο στους σταθμούς αναχώρησης.

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ

Άρθρο1

Προσωπικό εκμετάλλευσης.

1.1 Σύνθεση του προσωπικού, αρμοδιότητες

Ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής της εγκατάστασης ορίζει έναν προϊστάμενο εκμετάλλευσης για να εξασφαλίσει την τεχνική διεύθυνση του συνόλου των εγκαταστάσεων. Ο προϊστάμενος εκμετάλλευσης θα μπορεί, με τη σύμφωνη γνώμη του ιδιοκτήτη ή διαχειριστή της εγκατάστασης να παραχωρήσει κατ' εξουσιοδότηση όλες ή μέρος από τις αρμοδιότητές του σε άλλους υπεύθυνους της εκμετάλλευσης.

Η λειτουργία κάθε αναβατήρα πραγματοποιείται υπό την ευθύνη ενός χειριστού τοποθετημένου κατ' εντολή των ιεραρχικώς προϊσταμένων του.

Ο αριθμός των υπευθύνων που τελούν σε υπηρεσία οφείλει να είναι επαρκής, ώστε, λαμβανομένων υπόψη των κανονιστικών διατάξεων που ισχύουν σχετικά με τη διάρκεια της εργασίας, να εξασφαλίζονται σύμφωνα με τον ειδικό κανονισμό εκμετάλλευσης τα εξής:

- Η λειτουργία από τις θέσεις χειρισμού, η επιτήρηση και η συντήρηση.
- Η συνοδεία των οχημάτων όταν αυτό είναι απαραίτητο και προδιαγεγραμμένο.
- Η επιβίβαση και αποβίβαση των χρηστών, περιλαμβανομένων των ενδεχομένων χειρισμών της θύρας, η επιτήρηση και η αστυνόμευση των σταθμών. Η λειτουργία αυτή μπορεί να εξασφαλίζεται από τους υπεύθυνους συνοδούς των οχημάτων ή από τις διατάξεις επιτηρήσεως που υπόκεινται στην έγκριση της Αρχής Ελέγχου.
- Η συμμετοχή στην εκκένωση των οχημάτων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα γι' αυτή σχέδια.

Ο υπεύθυνος χειρισμού και επιτήρησης αντικαθίσταται από εντεταλμένο πρόσωπο που διαθέτει τις αναγκαίες γνώσεις και ο οποίος έχει τις ίδιες αρμοδιότητες, υποχρεώσεις και ευθύνες με τον υπεύθυνο χειρισμού.

Ο κατάλογος του προσωπικού εκμεταλλεύσεως μαζί με τις αντίστοιχες ειδικότητες ενημερώνεται συνεχώς και τίθεται στη διάθεση της Αρχής Ελέγχου.

Ο προϊστάμενος της Αρχής Ελέγχου μπορεί να απαιτήσει, όπως κάθε μέλος του προσωπικού αυτού απαλλαγεί από κάθε άλλη υπηρεσία, εάν η παράλληλη απασχόλησή του στην υπηρεσία αυτή επηρεάζει την ασφάλεια λειτουργίας της εγκαταστάσεως.

Απαγορεύεται αυστηρά η χρήση αλκοόλ και εξαρτησιογόνων ουσιών από τους υπεύθυνους χειρισμού και κάθε άλλο εργαζόμενο του οποίου η εργασία επηρεάζει την ασφάλεια λειτουργία ή βρίσκεται σε επαφή με τους χρήστες. Οι σχετικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ για την οδήγηση οχημάτων υπό την επήρεια μέθης εφαρμόζονται και στην προκείμενη περίπτωση.

1.2 Προϊστάμενοι εκμετάλλευσης και χειριστές

1.2.1 Ο προϊστάμενος εκμετάλλευσης και οι χειριστές πρέπει να διαθέτουν τις επαγγελματικές ικανότητες που εξασφαλίζουν τον κανονικό και ασφαλή χειρισμό των εγκαταστάσεων, και συγχρόνως να έχουν μία επαρκή εμπειρία στον τομέα αυτόν.

1.2.2 Με σκοπό να μπορούν να εκπληρώνουν αποτελεσματικά τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί, οι χειριστές πρέπει να βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με την εγκατάσταση, όταν αυτή βρίσκεται σε λειτουργία.

1.2.3 Ο προϊστάμενος εκμετάλλευσης είναι επιφορτισμένος με την εξασφάλιση της επαγγελματικής ικανότητας και της εκπαίδευσης των υφισταμένων του. Εποπτεύει επίσης, την εκπαίδευση του βοηθητικού προσωπικού που καλείται να συμμετέχει στις επιχειρήσεις εκκένωσης και πυρόσβεσης.

1.3 Εντολές

Ο προϊστάμενος εκμετάλλευσης δίνει στο τεχνικό προσωπικό της εκμετάλλευσης, σε όλες τις βαθμίδες, τις εντολές και γραπτές οδηγίες που καθορίζουν, στα πλαίσια των ειδικών κανονισμών εκμετάλλευσης και αστυνόμευσης, τον ειδικό ρόλο κάθε υπευθύνου, συνδεομένου με μία θέση εργασίας, στις διάφορες συνθήκες. Οι εντολές αυτές τίθενται στη διάθεση της Αρχής Ελέγχου.

1.4 Αποστολές του προσωπικού ως προς την επιτήρηση των επιβατών

Σύμφωνα με τους ειδικούς κανονισμούς, το προσωπικό είναι επιφορτισμένο να οργανώνει και επιτηρεί την κυκλοφορία, την προσπέλαση, την επιβίβαση και την αποβίβαση των επιβατών.

1.5 Πυροπροστασία και ιατρική βοήθεια

Ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής της εγκαταστάσεως οφείλει να λαμβάνει όλα τα απαιτούμενα μέτρα που εξασφαλίζουν την πυρανίχνευση και πυροπροστασία της εγκατάστασης. Οφείλει να προβλέπει όλες τις διατάξεις για να εξασφαλίζει στους χρήστες, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, την απαιτούμενη ιατρική βοήθεια (κυρίως τις πρώτες βοήθειες), έχοντας ενδεχομένως δώσει σε ορισμένους από τους υπεύθυνους του εκπαίδευση πρώτων βοηθειών.

Άρθρο 2

Εκμετάλλευση υπό κανονικές συνθήκες

2.1 Η εκμετάλλευση υπό κανονικές συνθήκες είναι αυτή που εξασφαλίζεται με τους

κύριους ηλεκτρικούς κινητήρες υπό ατμοσφαιρικές συνθήκες, που δεν απαιτούν καμία ιδιαίτερη προσοχή, όταν είναι εξασφαλισμένη η καλή λειτουργία των επικοινωνιών και γενικά η εγκατάσταση βρίσκεται σε άριστη κατάσταση λειτουργίας.

2.2 Οι επαληθεύσεις και η δοκιμαστική περιφορά πρέπει να γίνεται προ της ενάρξεως της ημερήσιας λειτουργίας. Οι ώρες άφιξης του προσωπικού οφείλουν να έχουν προβλεφθεί, ώστε να επιτρέπουν να διατίθεται ο απαραίτητος χρόνος για τις ενέργειες αυτές.

2.3 Στους αναβατήρες που είναι προσπελάσιμοι στους σκιέρ με τα σκι στα πόδια, οι

υπεύθυνοι των σταθμών οφείλουν να προσέχουν τη συντήρηση των περιοχών αναχώρησης και άφιξης, καθώς επίσης και την προσπέλαση και αποχώρησή των σκιερ, με τέτοιο τρόπο ώστε η διακίνηση τους να είναι άνετη και ασφαλής. Ειδικότερα, η χιόνωση οφείλει να είναι επαρ-

κής, το πρόσθετο χιόνι που πέφτει πρέπει να απομακρύνεται, οι διαμήκεις και κατά πλάτος κλίσεις οφείλουν να διατηρούνται στην άριστη τιμή τους και οι γραμμές επιβίβασης πρέπει να παραμένουν τελείως εμφανείς.

Ιδιαίτερη προσοχή στην τήρηση των πιο πάνω, πρέπει να ασκείται στους αναβατήρες τύπου εναέριας καρέκλας 3 και 4 θέσεων με μεγάλη δυναμικότητα

2.4 Μετά από κάθε διακοπή λειτουργίας μεγαλύτερης από ένα (1) μήνα, δεν επιτρέπεται να μπει κανένας επιβάτης σε όχημα με αποσυμπλεκόμενους αναρτήρες, προτού ελεγχθεί η σωστή λειτουργία των αναρτήρων αυτών κατά τη διάρκεια μιας δοκιμαστικής διαδρομής.

Εκτός αντιθέτων διατάξεων του ειδικού κανονισμού εκμετάλλευσης, δεν επιτρέπεται να μπει κανένας επιβάτης σε όχημα με αποσυμπλεκόμενους αναρτήσεις εάν δεν προηγούνται και έπονται αυτού δύο οχήματα. Τα οχήματα αυτά πρέπει να έχουν μεταξύ τους μεγίστη απόσταση το διπλάσιο της ελαχίστης απόστασης, που προβλέπεται από το τεύχος υπολογισμών.

Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται και κατά τη μεταφορά του προσωπικού εκμετάλλευσης, περιλαμβανομένων και των οχημάτων υπηρεσίας. Σε ειδικές περιπτώσεις για λόγους ασφαλείας ή για τις ανάγκες της υπηρεσίας, οι υπεύθυνοι μπορούν να επιβιβασθούν στα επικεφαλής οχήματα, στην αρχή της λειτουργίας ή στα οχήματα της ουράς στο τέλος της λειτουργίας, με την προϋπόθεση ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται με το μισό τους φορτίο.

Άρθρο 3
Εκμετάλλευση σε περίπτωση εξαιρετικών συνθηκών.

3.1 Χρησιμοποίηση του βοηθητικού κινητήρα.

3.1. 1. Σε περίπτωση ανέμου και στα πλαίσια των επομένων διατάξεων η λειτουργία μπορεί να γίνει από τον χειριστή της συσκευής, αφού βεβαιωθεί ότι μπορεί να το κάνει χωρίς κίνδυνο για τα μεταφερόμενα πρόσωπα.

3.1. 2. Ανάγνωση της ανεμοπίεσης πρέπει να πραγματοποιείται τουλάχιστον μία φορά την ημέρα. Όταν ο άνεμος γίνεται σημαντικός και κυρίως όταν φυσάει κατά ριπές, πρέπει να γίνονται συχνές αναγνώσεις και μετρήσεις ιδίως στα δυσμενέστερα σημεία σύμφωνα με τις ενδείξεις και να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα και οι αποφάσεις για την ασφαλή λειτουργία.

3.1. 3. Οι συσκευές (ανεμόμετρα) που επιτρέπουν τη γνώση της δύναμης και της ταχύτητας του ανέμου πρέπει να είναι βαθμολογημένες κατά «δυναμική πίεση». Πρέπει να είναι τοποθετημένες στα πλέον εκτιθεμένα σημεία της εγκατάστασης. Οι οδηγίες της εκμετάλλευσης πρέπει να καθορίζουν την αντιστοιχία μεταξύ πιέσεων και ταχυτήτων. Θα πρέπει να γίνεται χρήση συσκευών των οποίων οι ενδείξεις δεν επηρεάζονται από παγετό. Για τα οχήματα με συνοδό, πρέπει να υπάρχουν κλισιόμετρα, τοποθετημένα κοντά στις θέσεις των οδηγών καμπίνας.

3.1. 4. Σε περίπτωση ανέμου και κυρίως με κατεύθυνση, που επηρεάζει τα οχήματα να περνούν ικανοποιητικά τα έργα της γραμμής, η ταχύτητα της εγκατάστασης πρέπει να μειώνεται στιγμιαία ή για όση διάρκεια απαιτείται σύμφωνα με τον ειδικό κανονισμό εκμετάλλευσης ώστε να μη μπορεί να προκληθεί κατά πλάτος κρούση των οχημάτων ή με τα έργα γραμμής, με ταχύτητα μεγαλύτερη από 1,5M/SEC.

Εάν τα οχήματα είναι ερματισμένα, το έρμα που χρησιμοποιείται θα διατάσσεται με τέτοιο τρόπο ώστε η μετατόπισή του, να μη μπορεί να τραυματίσει τους χρήστες.

Ειδικός κανονισμός μπορεί να προβλέπει συμπληρωματικά μέτρα (προσωπικό, σημάνσεις, συνδέσεις κλπ) προορισμένα να βελτιώσουν την επιτήρηση της εγκατάστασης.

3.1. 5. Η λειτουργία πρέπει να διακόπτεται σε κάθε μια από της παρακάτω περιπτώσεις:

- Αν η δυναμική πίεση του ανέμου υπερβαίνει τη μεγίστη τιμή που καθορίζεται στον ειδικό κανονισμό εκμετάλλευσης.
- Αν η κατά πλάτος απόκλιση των οχημάτων είναι μεγαλύτερη από 0,2 ακτίνια.
- Αν υπάρχει κίνδυνος εκδήλωσης καταιγίδας ή θύελλας.

3.1. 6. Εάν κριθεί αναγκαίο να διακοπεί η λειτουργία, οι χρήστες πρέπει να οδηγηθούν μόλις τούτο καταστεί δυνατόν σε σταθμό, με ταχύτητα και με τις συνθήκες που ορίζονται από τον ειδικό κανονισμό εκμετάλλευσης.

3.2. Εκμετάλλευση σε περίπτωση πάγου

Εάν συμβεί πάγωμα των μεταλλικών οργάνων ή των συρματόσχοινων κατά το διάστημα που ο αναβατήρας ευρίσκετο εκτός λειτουργίας, η εκμετάλλευση δεν μπορεί να επαναληφθεί παρά μόνο μετά από:

- Ξεπάγωμα των μηχανικών οργάνων των σταθμών, των τροχαλιών, μηχανισμών ανάρτησης, αναρτήρων κ.λ.π,
- Ξεπάγωμα των υποστηριγμάτων στα έργα της γραμμής, πυλώνες, τροχαλίες, άξονες
- Ενεργοποίηση επεμβάσεων που έχουν σαν στόχο την εξασφάλιση του ξεπαγώματος των συρματόσχοινων, κυρίως εκτέλεση διαδρομών ξεπαγώματος των συρματόσχοινων, που πραγματοποιούνται, εάν το απαιτεί η ασφάλεια, χωρίς προσωπικό εκμετάλλευσης και με την κατάλληλη ταχύτητα.
- Εάν το ξεπάγωμα ήταν σημαντικό, εκτέλεση μιας διαδρομής χωρίς χρήστες πραγματοποιούμενη με την κανονική ταχύτητα από εκπαιδευμένους υπευθύνους.

3.3. Εξασθένηση των μέσων επικοινωνίας

Όταν οι επικοινωνίες ανάμεσα στα οχήματα και τον κινητήριο σταθμό ή ανάμεσα στους σταθμούς δεν είναι η κανονική, η ταχύτητα πρέπει να μειώνεται, και θα πρέπει να ενεργοποιούνται τα μέσα ανάγκης.

Εάν καμία επικοινωνία δεν είναι δυνατή, η λειτουργία πρέπει να διακόπτεται.

3.4. Εκμετάλλευση σε περίπτωση ανεπαρκούς ορατότητας

Όταν, λαμβανομένου υπόψη του τύπου και των χαρακτηριστικών της εγκατάστασης, σύμφωνα με τον ειδικό κανονισμό εκμετάλλευσης η περιορισμένη ορατότητα δεν επιτρέπει πλέον στο προσωπικό να εξασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία, η λειτουργία πρέπει να διακόπτεται.

Άρθρο 4
Δυσχέρειες και ατυχήματα κατά την εκμετάλλευση.
Διάσωση των επιβατών

4.1 Δυσχέρειες και ατυχήματα κατά την εκμετάλλευση

4.1. 1. Σε περίπτωση απρόοπτης διακοπής της λειτουργίας της εγκατάστασης ή της ενεργοποίησης μιας διάταξης ασφαλείας, επιβάλλεται η αναζήτηση και η άρση κατά το δυνατόν των αιτιών της διακοπής αυτής. Η επανάληψη της κίνησης δεν μπορεί να γίνει παρά μόνον όταν είναι απολύτως βέβαιο ότι οι απαραίτητες συνθήκες ασφαλείας έχουν επιβεβαιωθεί. Το κοινό πρέπει να πληροφορηθεί για τη συμπεριφορά που πρέπει να τηρήσει σε περίπτωση διακοπής λειτουργίας. Εάν η διακοπή λει-

τουργίας παρατείνεται, πρέπει να ανακοινωθεί η πιθανή διάρκειά της.

Στην περίπτωση απρόοπτης διακοπής λειτουργίας, μιας εγκατάστασης εξοπλισμένης με οχήματα για επιβάτες «όρθιους», το προσωπικό της εκμετάλλευσης οφείλει να βεβαιωθεί πριν από την επανάληψη της κίνησής της, ότι η πλήρωση των καμπίνων είναι το πολύ ίση με τη μεγίστη δυναμικότητα.

4.1. 2. Εάν διαπιστωθούν δυσχέρειες λειτουργίας ή βλάβες ενώ μεταφέρονται χρήστες, τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν προσδιορίζονται στον ειδικό κανονισμό εκμετάλλευσης.

4.1. 3. Όταν ο προϊστάμενος εκμετάλλευσης κρίνει ότι δεν είναι δυνατόν να διευθύνει αποτελεσματικά τους χειρισμούς, μπορεί να επιφορτίσει τον υπεύθυνο που βρίσκεται στην πλέον κατάλληλη θέση, να πάρει την απόφαση που αφορά τους χειρισμούς, που πρέπει να πραγματοποιηθούν μετά την διακοπή λειτουργίας της εγκατάστασης.

4.1. 4. Η Αρχή Ελέγχου πρέπει να ενημερώνεται για κάθε σωματικό ατύχημα. Το ίδιο ισχύει για κάθε ατύχημα που έγινε αιτία να επισημανθεί ότι οι κανονισμοί ή οι οδηγίες που ισχύουν είναι ατελείς ή ακόμη ότι υπάρχει αδυναμία των εγκαταστάσεων ή τέλος ότι το προσωπικό διέπραξε ένα σφάλμα εκμεταλλεύσεως.

Σε αυτήν την περίπτωση η λειτουργία δεν μπορεί να επαναληφθεί παρά με την έγκριση της Αρχής Ελέγχου.

4.1. 5. Πρέπει να λαμβάνονται όλα τα μέτρα και να έχουν δοθεί οδηγίες για να διευκολύνονται ενδεχόμενες έρευνες της αστυνομίας και της Αρχής Ελέγχου όπως: διατήρηση της καταστάσεως των χώρων, διατήρηση της καταστάσεως των εξαρτημάτων, χωρίς να παραβλέπονται τα απαραίτητα μέτρα για τη βοήθεια των τραυματισμένων και την ασφάλεια των επιβατών.

4.2. Εκκένωση των επιβατών - λειτουργία κατ' εξαίρεση.

4.2. 1. Σε περίπτωση που το κύκλωμα ασφαλείας ή οποιαδήποτε άλλη διάταξη ή συσκευή ασφαλείας, που ορίζεται στον κανονισμό για τους αναβατήρες, είναι εκτός λειτουργίας, η λειτουργία της εγκατάστασης μπορεί να γίνει αποδεκτή σύμφωνα με τον ειδικό κανονισμό εκμετάλλευσης, με μοναδικό στόχο την επαναφορά στους σταθμούς των χρηστών που βρίσκονται στη γραμμή.

4.2. 2. Η ενεργοποίηση αυτής της κατ' εξαίρεσιν λειτουργίας μπορεί να πραγματοποιηθεί χρησιμοποιώντας αποκλειστικά τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού των αναβατήρων, ακολουθώντας την διαδικασία που καθορίζεται στον ειδικό κανονισμό εκμετάλλευσης και ύστερα από τη βεβαιότητα του προϊσταμένου εκμεταλλεύσεως ότι μπορεί να γίνει χωρίς κίνδυνο.

4.2. 3. Ο προϊστάμενος εκμετάλλευσης υποχρεούται αυτοπροσώπως να επαληθεύσει ότι πρόκειται μόνο για δυσλειτουργία ενός συστήματος ασφαλείας και όχι βλάβη λειτουργίας που το σύστημα ελέγχει. Σ' αυτή την περίπτωση πρέπει να ενεργοποιήσει την επιτήρηση που θα μπορέσει να καλύψει τη ζημιά του συστήματος ασφαλείας. Σε περίπτωση έλλειψης αυτής της επιτήρησης πρέπει να ακολουθηθούν οι οδηγίες επιχείρησης διάσωσης των επιβατών.

4.3. Διάσωση των επιβατών

4.3. 1. Ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής αναβατήρων πρέπει να λάβει όλα τα μέτρα για να εξασφαλίσει, εάν είναι ανάγκη, τη διάσωση των επιβατών. Η επιχείρηση διάσωσης και η προετοιμασία της καθορίζονται στο Παράρτημα Α

4.3. 2. Ένα σχέδιο διάσωσης οφείλει να εξασφαλίζει σε όλες τις περιπτώσεις την πλήρη εκκένωση των επιβατών υπό συνθήκες ασφαλείας και αποτελεσματικότητας, που καθορίζονται στο Παράρτημα Α

4.3. 3. Ο προϊστάμενος εκμετάλλευσης είναι υπεύθυνος για την ενεργοποίηση και τη διεύθυνση της επιχείρησης διάσωσης.

4.3. 4. Μετά διάσωση των επιβατών, τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την επαναλειτουργία της εγκατάστασης αποφασίζονται από κοινού με την Αρχή Ελέγχου

Άρθρο 5
Συντήρηση, επιθεωρήσεις και δοκιμές

5.1. Συντήρηση

5.1. 1. Η εγκατάσταση και τα εξαρτήματά της οφείλουν να διατηρούνται σε άριστη κατάσταση καθαριότητας και συντήρησης. Κανένα εύφλεκτο προϊόν (ξύλα, πανιά, χαρτιά, λιπαντικά) υπαίτιο να προκαλέσει ή να τροφοδοτήσει φωτιά δεν πρέπει να είναι αποθηκευμένο ή τοποθετημένο σε χώρο των σταθμών παρά σε ανεξάρτητο πυροδιαμέρισμα εκτός αυτών.

5.1. 2. Η συντήρηση και η πρακτική της οργάνωσης ανήκουν στην άμεση ευθύνη του προϊσταμένου εκμετάλλευσης.

5.1. 3. Οι εντολές και οι γραπτές οδηγίες που έχουν δοθεί στο προσωπικό βασίζονται στο εγχειρίδιο συντήρησης και ελέγχου του κατασκευαστή, όπως ισχύουν κάθε φορά.

Ειδικότερα πρέπει να υπάρχουν σαφείς οδηγίες όπου περιλαμβάνονται τα εξής:

- Η διαδικασία και οι λεπτομέρειες των ενεργειών που πρέπει να πραγματοποιηθούν για την λειτουργία του αναβατήρα στις διάφορες συνθήκες εκμετάλλευσης,
- Η λεπτομερής περιγραφή των τμημάτων της εγκατάστασης που πρέπει να καθαρισθούν και να λιπανθούν, η ακριβής θέση όλων των σημείων για λίπανση, η ποιότητα και ο τύπος των προϊόντων που πρέπει να χρησιμοποιηθούν, οι ρυθμίσεις και οι ανοχές που πρέπει να παρατηρηθούν,
- Η περιοδικότητα των εργασιών συντήρησης και λιπάνσεως και ελέγχου της αποτελεσματικότητάς τους,
- Γενικά, όλες οι ειδικές προδιαγραφές που απορρέουν από τα εγχειρίδια συντήρησης και όλες οι ειδικές οδηγίες που δίνονται από τους κατασκευαστές και είναι παράρτημα στο εγχειρίδιο συντήρησης (συντήρηση των μηχανικών μερών, των συρματόσχοινων, ποιότητες προϊόντων για χρησιμοποίηση, ρυθμίσεις και ανοχές που πρέπει να παρατηρηθούν στα κινητά μέρη, κ.λ.π.).

5.1. 4. Η συντήρηση των συρματόσχοινων πρέπει να πραγματοποιείται με τις συνθήκες που προσδιορίζονται στον κανονισμό.

5.1. 5. Ο προϊστάμενος της εκμετάλλευσης πρέπει να εξασφαλίζει εγκαίρως την ανανέωση των χρωματισμών, προστατευτικών επικαλύψεως και πυρίμαχων προϊόντων.

5.2. Επιθεωρήσεις, επαληθεύσεις και περιοδικές δοκιμές

5.2. 1. Ο ειδικός κανονισμός εκμετάλλευσης προσδιορίζει τη συχνότητα και το περιεχόμενο των επιθεωρήσεων, επαληθεύσεων και περιοδικών δοκιμών λαμβανομένων υπόψη των οδηγιών των παραγράφων 5. 2. 2., 5. 2. 3., και αυτών που προβλέπονται από το εγχειρίδιο συντηρήσεως και επιτηρήσεως του κατασκευαστή.

5.2. 2. Επαληθεύσεις και ημερήσιες δοκιμαστικές διαδρομές.

Προ της έναρξης λειτουργίας για το κοινό της εγκατάστασης, απαιτείται η πραγματοποίηση εξέτασης του συνόλου, κυρίως της γραμμής και των σταθμών. Η εξέταση αυτή οφείλει να γίνει οπτικά, τόσο κατά το σταμάτημα όσο και κατά τη διάρκεια μιας δοκιμαστικής διαδρομής με κανονική ταχύτητα, κατά την οποία το προσωπικό θα βεβαιωθεί για την καλή λειτουργία της εγκαταστάσεως.

5.2. 3. Εβδομαδιαία επιθεώρηση

Μία φορά την εβδομάδα, πρέπει να πραγματοποιείται γενική επιθεώρηση της εγκατάστασης.

Η επιθεώρηση αυτή περιλαμβάνει κυρίως, πέραν της ημερήσιας επιθεώρησης:

· λεπτομερή επιθεώρηση στους σταθμούς:

· επιθεώρηση των οργάνων των φρένων,

· επιθεώρηση των διατάξεων ασφαλείας και σημάνσεως,

· οπτικό έλεγχο του σφιξίματος των σταθερών αναρτήρων των οχημάτων

· δοκιμή του βοηθητικού ηλεκτρικού κινητήρα συμπλεγμένου στην εγκατάσταση.

· για τα τελεφερίκ με διπλό συρματόσχοινο (αλλέ-ρετούρ) λεπτομερής εξέταση των μηχανισμών ανάρτησης (και, όταν υφίστανται, των φρένων των μηχανισμών ανάρτησης), των αναρτήρων, των ελκόντων, συρματόσχοινων και των συρματόσχοινων κοντά στους αναρτήρες, των καμπίνων και του εξοπλισμού τους.

5.2. 4. Μηνιαία επιθεώρηση

Η εβδομαδιαία επιθεώρηση συνοδεύεται μία φορά το μήνα με μία λεπτομερή επιθεώρηση, των σταθμών καθώς και δοκιμή των φρένων και των διατάξεων ασφαλείας, με κανονική ταχύτητα. Η επιθεώρηση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει κυρίως, πέραν των εβδομαδιαίων επαληθεύσεων, την οπτική επιθεώρηση:

· στις διατάξεις τάνυσης, επαναφοράς και αγκύρωσης των συρματόσχοινων, κυρίως στις μούφες και στα σημεία ασφαλείας ώστε να εξακριβωθεί κάθε ίχνος ολισθήσεως,

· των οχημάτων, αναρτήρων και αποσβεστών ταλαντώσεων (αναρτήσεις)

· των διατάξεων φρεναρίσματος με την εκτέλεση κυρίως των ακολούθων δοκιμών:

1. σταμάτημα με τα φρένα ή με τη διάταξη αρπαγής, του μηχανισμού ανάρτησης σε δοκιμή σε κενό (χωρίς φορτίο) και με κανονική ταχύτητα,

2. των φρένων που εξασφαλίζουν τα σταματήματα υπηρεσίας και ασφαλείας (με μέτρημα των μηκών σταματήματος),

3. της διατάξεως σταματήματος της εγκαταστάσεως από ένα όχημα, όταν υφίσταται η διάταξη αυτή.

5.2. 5. Ετήσια επιθεώρηση (Ε1)

Κάθε χρόνο πραγματοποιείται γενική επιθεώρηση (Ε1) με πλήρη διακοπή της εκμετάλλευσης της εγκατάστασης.

Η γενική επιθεώρηση (Ε1) περιλαμβάνει τις επαληθεύσεις και δοκιμές που προβλέπονται στις παραγράφους 5. 2. 1. έως 5. 2. 4., και επιπλέον τις ακόλουθες:

· Διατάξεις φρεναρίσματος. ΄Ελεγχος στο σταμάτημα και ρύθμιση των φρένων, οπτική εξέταση της καταστάσεως της επιφανείας και επαληθεύσεις των διαδρομών των μηχανισμών φρεναρίσματος.

Για τα τελεφερίκ με διπλά συρματόσχοινα επαλήθευση του σταματήματος των ηλεκτρικών κινητήρων έλξεως κατά την ενεργοποίηση των φρένων αυτών, μέτρηση του κατωφλίου της ενεργοποίησης των φρένων του μηχανισμού ανάρτησης, όταν αυτό είναι υπό αυτόματη λειτουργία, λόγω έλλειψης τάνυσης του συρματόσχοινου έλξεως, μέτρηση της δύναμης σφιξίματος ή της δύναμης που προκαλεί η ολίσθηση των φρένων του μηχανισμού ανάρτησης και επαλήθευση ότι η δύναμη αυτή ικανοποιεί τις διατάξεις του κανονισμού.

· Δοκιμές με φορτίο και κανονική ταχύτητα, και ρύθμιση των φρένων που εξασφαλίζουν το σταμάτημα υπηρεσίας και το σταμάτημα ασφαλείας (με μέτρηση των μηκών σταματήματος), επαληθεύοντας κυρίως:

1. Ότι οι επιτυγχανόμενες επιβραδύνσεις ικανοποιούν τις συνθήκες που καθορίζονται στον κανονισμό και ότι η συμπεριφορά της γραμμής και των οχημάτων είναι ικανοποιητική.

2. Ότι η συμπεριφορά των μηχανικών ή υδραυλικών οργάνων όλων των φρένων του κινητηρίου σταθμού είναι ικανοποιητική.

3. Ότι υπέρβαση ταχύτητας της εγκατάστασης (ή το ισοδύναμό της) προκαλεί την ενεργοποίηση της διάταξης ελέγχου της υπερβάσης ταχύτητας και της ενεργοποίησης του φρένου ασφαλείας στην κινητήριο τροχαλία,

4.1 Ότι οι διατάξεις που εξασφαλίζουν το αυτόματο σταμάτημα λειτουργούν, όταν η ταχύτητα δεν μειώθηκε σε χρήσιμο χρόνο.

· Οχήματα, αναρτήρες και αμορτισέρ

1. Οπτική αναζήτηση των ενδείξεων οξειδώσεως και ρωγμών,

2. Ειδικές επαληθεύσεις για τους αναρτήρες, σύμφωνα με τον ειδικό κανονισμό και τις οδηγίες του κατασκευαστή.

3. Επαλήθευση της μη ολίσθησης των αποσυμπλεκόμενων αναρτήρων, υπό την επίδραση μιας δύναμης κατ' ελάχιστον ίσης με 3 φορές τη μεγίστη τιμή της ορθογωνίου προβολής του βάρους του οχήματος με πλήρες φορτίο στην εφαπτομένη της τροχιάς του στο δυσμενέστερο σημείο της γραμμής.

4. ΄Ελεγχος της κατάστασης της επιφανείας και της αποτελεσματικότητας των μηχανισμών ανοίγματος και κλεισίματος των αναρτήρων (διαδρομή, κινητικότητα, δύναμη σφιξίματος) και της προσαρμογής των σιαγόνων στην πραγματική διάμετρο των συρματόσχοινων. Η επαλήθευση αυτή απαιτεί βασικά την εξαγωγή των αναρτήρων.

· Διατάξεις ασφαλείας:

1. Δοκιμές με μηχανικούς και ηλεκτρικούς χειρισμούς των διατάξεων ασφαλείας (διαδρομή, σημείο ενεργοποίησης κλπ).

· Σταθμοί και έργα γραμμής:

1. Λεπτομερής επιθεώρηση των σταθμών και έργων της γραμμής, των φερόντων στοιχείων, των ορατών μερών των θεμελίων, των στερεών σωμάτων αγκύρωσης,

2. ΄Ελεγχος των γειώσεων των μεταλλικών μερών, μηχανικών οργάνων, μετασχηματιστών και συρματόσχοινων,

3. ΄Ελεγχος της λειτουργίας του συστήματος τανύσεως και της κατάστασης των αντίβαρων, των διατάξεων τερματισμού και των οδηγών των αντίβαρων,

4. ΄Ελεγχος και επαλήθευση του σφιξίματος στα περικόχλια (μπουλόνια) και της καταστάσεως των συνδέσεων στις βάσεις των μηχανών, στα μεταλλικά μέρη των σταθμών και των έργων της γραμμής,

5. Επαλήθευση της ελεύθερης περιστροφής των συστοιχιών τροχαλιών της γραμμής.

· Βοηθητικός κινητήρας (θερμικό μοτέρ).

- Δοκιμές με φορτίο του βοηθητικού κινητήρα, με τα οχήματα της μιας τροχιάς της γραμμής ερματισμένα στο μέγιστο και έλεγχος των διατάξεων φρεναρίσματος και των ειδικών διατάξεων ασφαλείας για την έλξη με το βοηθητικό κινητήρα με την ίδια ταχύτητα.

5.2. 6. Επιθεώρηση πενταετίας (Ε2)

Κάθε πέντε χρόνια, από την λειτουργία ενός αναβατήρα ή ενός κύριου στοιχείου που έχει αντικατασταθεί σε ένα αναβατήρα σε λειτουργία, πραγματοποιείται, στον αναβατήρα αυτό ή το στοιχείο αυτό, μία ειδική επιθεώρηση (Ε2).

Η επιθεώρηση (Ε2) περιλαμβάνει, εκτός από τις επαληθεύσεις και δοκιμές που έχουν προβλεφθεί στο άρθρο 5. 2. 5., τους ακολούθους ελέγχους:

· Τη λειτουργική εξέταση των κινητών εξαρτημάτων και των εξαρτημάτων φθοράς των υλικών ασφαλείας και υψηλής ασφαλείας όπως αυτά περιγράφονται στον κανονισμό των αναβατήρων η στον ειδικό κανονισμό εκμετάλλευσης. Η λειτουργική αυτή εξέταση πρέπει να πραγματοποιηθεί χωρίς το συρματόσχοινο και μπορεί να γίνει χωρίς να είναι υποχρεωτική η αποσυναρμολόγηση των υπό εξέταση στοιχείων,

Η εξέταση αυτή αφορά κυρίως τους άξονες, ένσφαιρους τριβείς (ρουλεμάν), δακτυλίους, τροχαλίες γραμμής, συστοιχίες τροχαλιών,κινητήρια τροχαλία και τροχαλία επιστροφής, κλπ. Πρέπει να επαληθεύεται ότι κάθε εξάρτημα εκπληρώνει το σκοπό του και εξυπακούεται ότι η εξέταση αυτή συνιστά ένα ελάχιστο, που μπορεί να τροποποιηθεί (ανάλογα με τη φύση των υπό εξέταση εξαρτημάτων) από τις εντολές συντήρησης και επαλήθευσης που δίδονται από τον κατασκευαστή.

· Τη αναζήτηση ρωγμών ή ανωμαλιών με οπτική εξέταση στα υλικά ασφαλείας και υψηλής ασφαλείας όπως προβλέπονται στον κανονισμό αναβατήρων.

Εάν τα υπό έλεγχο στοιχεία δεν είναι ορατά, οι οπτικοί έλεγχοι πρέπει να πραγματοποιούνται μετά την αποσυναρμολόγηση των εξαρτημάτων.

· Τη αναζήτηση των ρωγμών ή ανωμαλιών μέσω μη καταστροφικών ελέγχων των ηλεκτροκολλημένων υλικών των εξαρτημάτων των αναρτήρων των οχημάτων, όταν αυτά δεν αποτέλεσαν αντικείμενο, κατά το σχεδιασμό, δοκιμών κοπώσεως.

· Επίσης περιλαμβάνει,εκτός των επαληθεύσεων και δοκιμών που αναφέρθησαν, την αναζήτηση ρωγμών ή ανωμαλιών μέσω μη καταστροφικών ελέγχων στις ζώνες τις πιο δυσμενείς ή τις πιο ευαίσθητες των συστατικών υψηλής ασφαλείας, κυρίως όταν τα εξαρτήματα αυτά υπόκεινται σε δυνάμεις εναλλασσόμενες, ή πιο γενικά, σε δυνάμεις περιοδικώς μεταβαλλόμενης έντασης, που είναι πιθανό να προκαλέσουν ρηγματώσεις κόπωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό αναβατήρων.

5.2. 7. Έλεγχος και μετατόπιση των σταθερών αναρτήρων των οχημάτων

Το σφίξιμο των σταθερών αναρτήρων οφείλει να πραγματοποιείται και ελέγχεται σύμφωνα με το εγχειρίδιο συντήρησης και ρύθμισης. Ο οπτικός αυτός έλεγχος οφείλει να γίνεται αφ' ενός μεν στα πλαίσια της εβδομαδιαίας επιθεώρησης (βλ. 5.2.2.) αφ' ετέρου δε την επομένη της μετατόπισης των αναρτήρων.

Ο αναρτήρες πρέπει να μετατοπίζονται κανονικά με τρόπο ώστε να αποφεύγονται οι τοπικές δυνάμεις που ασκούνται συνεχώς στις ίδιες θέσεις. Για το λόγο αυτό η μετατόπιση των αναρτήρων πρέπει να πραγματοποιείται κατ' ελάχιστον κάθε 200 ώρες λειτουργίας της εγκατάστασης. Η διάρκεια αυτή φθάνει τις 500 ώρες για τις εγκαταστάσεις με μονό συρματόσχοινο με μικρά οχήματα σε κανονικές αποστάσεις και των οποίων το μήκος είναι ανώτερο από 400υ (υ είναι η ταχύτητα σε μέτρα/δευτερόλεπτα). Ο διαδοχικός χρόνος μεταξύ 2 μετατοπίσεων αναρτήρων πρέπει να είναι μικρότερος των 6 μηνών.

Άρθρο 6
Εποχιακή εκμετάλλευση

Όταν η εκμετάλλευση είναι εποχιακή, οι περιοδικές επιθεωρήσεις, επαληθεύσεις και δοκιμές που αναφέρθηκαν πιο πάνω μπορούν να διακόπτονται κατά τις περιόδους διακοπής λειτουργίας. Προ της επαναλειτουργίας της εκμετάλλευσης πρέπει να γίνεται ετήσια επιθεώρηση. Εάν υπάρχουν δύο περίοδοι εκμετάλλευσης μέσα στο χρόνο η προκαταρτική επιθεώρηση κατά την επαναλειτουργία της εκμετάλλευσης για τη μικρότερη περίοδο μπορεί να περιορισθεί σε μία επιθεώρηση που περιλαμβάνει τις ίδιες επαληθεύσεις με τη μηνιαία επιθεώρηση.

Απαραιτήτως πριν από κάθε επαναλειτουργία, πρέπει να πραγματοποιείται οπτική εξέταση των συρματόσχοινων.

Άρθρο 7
Διατάξεις ελέγχου για τις περιοδικές επιθεωρήσεις (Ε1, Ε2).

7.1. Ο χειριστής κάθε αναβατήρα είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση των ημερησίων, εβδομαδιαίων και μηνιαίων επιθεωρήσεων.

7.2. Τα στοιχεία των υπευθύνων εκμετάλλευσης που είναι επιφορτισμένοι να πραγματοποιούν τις άλλες επιθεωρήσεις, και δοκιμές καθώς και τα έγγραφα και πληροφορίες που επιτρέπουν την επιβεβαίωση της ικανότητάς τους, οφείλουν να φέρονται σε γνώση της Αρχής Ελέγχου.

7.3. Στην περίπτωση που ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής αναβατήρων δε διαθέτει προσωπικό με επαρκή ικανότητα για ορισμένες επιθεωρήσεις και επαληθεύσεις, οφείλει να αναθέσει αυτές σε ένα σύμβουλο-μηχανικό ή σε ένα ειδικό οργανισμό. Το όνομα του, τα έγγραφα και οι πληροφορίες που επιτρέπουν τη διαπίστωση της ικανότητάς του καθώς και η φύση των καθηκόντων που τους έχουν ανατεθεί, πρέπει να γνωστοποιούνται στην Αρχή Ελέγχου.

7.4. Η Αρχή Ελέγχου πρέπει να προειδοποιηθεί 15 ημέρες κατ' ελάχιστον πριν από την ημερομηνία των δοκιμών με φορτίο και επαληθεύσεις,στην περίπτωση που η ίδια τις έχει ζητήσει, ώστε να παρίσταται. Η Αρχή Ελέγχου μπορεί να αποστείλει έναν εκπρόσωπο και εάν είναι αναγκαίο, μπορεί να ζητήσει την αναβολή της ημερομηνίας των δοκιμών για ένα 15ήμερο.

7.5. Οι δοκιμές και επαληθεύσεις που πραγματοποιούνται σε εφαρμογή των επιθεωρήσεων (Ε1,Ε2) περιλαμβανομένων αυτών που πραγματοποιούνται από το προσωπικό της εκμετάλλευσης πιστοποιούνται με έγγραφα που παραδίδονται στην Αρχή Ελέγχου κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων αυτών.

7.6. Με το πέρας κάθε μιας από τις επιθεωρήσεις (Ε1,Ε2) και αφού συγκεντρωθούν τα διάφορα πιστοποιητικά, ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής αναβατήρων υποβάλλει γενική έκθεση που συντάσσει ο προϊστάμενος εκμετάλλευσης ή εν ελλείψει, ο σύμβουλος-μηχανικός ή ο υποδειχθείς οργανισμός, στην οποία αναλύονται οι σημαντι-

κότερες επισημάνσεις που έγιναν και προσεγγίζουν τις ειδικές συνθήκες εκμεταλλεύσεως.

Η έκθεση αυτή προδιαγράφει τις τροποποιήσεις ή μεταβολές των συνθηκών εκμετάλλευσης που πρέπει να γίνουν.

7.7. Ο κατάλογος των προς επαλήθευση στοιχείων, η φύση των επαληθεύσεων και το πρόγραμμα της επιθεώρησης (Ε2) γνωστοποιούνται, από τον ιδιοκτήτη ή διαχειριστή αναβατήρων στην Αρχή Ελέγχου ένα μήνα πριν την έναρξη των εργασιών. Η Αρχή Ελέγχου μπορεί να επιφέρει τις τροποποιήσεις που κρίνει αναγκαίες.

7.8. Σε κάθε ένδειξη σχετικά με τα συρματόσχοινα, αλλά και εάν διαπιστωθούν ανωμαλίες κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων, ή εάν τα αποτελέσματα των δοκιμών δεν είναι ικανοποιητικά, ο προϊστάμενος της εκμεταλλεύσεως οφείλει να συμμορφωθεί με τις διατάξεις που αναφέρονται στην παρ. 4.1.

Ανεξάρτητα από τα μέτρα που θα λάβει ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής αναβατήρων λόγω των αποτελεσμάτων των προηγουμένων ελέγχων, η Αρχή Ελέγχου μπορεί να επιβάλλει, όλα τα μέτρα που κρίνει αναγκαία για την ασφάλεια, αφού προηγουμένως καλέσει τον ιδιοκτήτη ή διαχειριστή να εκθέσει εγγράφως τις απόψεις του.

Άρθρο 8
Επιθεωρήσεις, επαληθεύσεις και δοκιμές εξαιρετικού χαρακτήρα

8.1. Όταν ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής αναβατήρων προτίθεται να προβεί σε επισκευές, τροποποιήσεις, μετατροπές ή αντικαταστάσεις στοιχείων που είναι σημαντικά και αφορούν την ασφάλεια της εγκαταστάσεως, οφείλει να υποβάλλει προηγουμένως στην Αρχή Ελέγχου το σχέδιο των προς εκτέλεση εργασιών. Η εκτέλεσή τους υπόκειται στους κανόνες του κανονισμού κατασκευής αναβατήρων.

8.2. Μετά την εκτέλεση των εργασιών αυτών ή ύστερα από κάθε ρύθμιση ή αλλαγή εξαρτημάτων που αφορούν την ασφάλεια της εγκαταστάσεως, πρέπει να πραγματοποιηθούν δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με ένα πρόγραμμα που είναι σύμφωνο με τον κανονισμό αναβατήρων και έχει εγκριθεί από την Αρχή Ελέγχου.

8.3. Όταν συμβούν εξαιρετικές μετεωρολογικές συνθήκες (πάγος, εξαιρετικός άνεμος, κεραυνός, κλ.π.) ή στη συνέχεια εξαιρετικών περιστάσεων, επιβάλλεται, πριν από την επανάληψη της λειτουργίας, λεπτομερής επιθεώρηση της γραμμής και των συρματόσχοινων και ύστερα δοκιμαστική διαδρομή παρόμοια με την προσδιοριζομένη στην παράγραφο 5. 2. 3.

Άρθρο 9
Διάφορα θέματα

9.1. Έγγραφα σχετικά με την εκμετάλλευση

Τα μητρώα που πρέπει να τηρούνται είναι:

- Το μητρώο εκμετάλλευσης,
- Το μητρώο των συρματόσχοινων,
- Το μητρώο των παραπόνων των επιβατών.

Ο τύπος των μητρώων υπόκειται στην έγκριση της Αρχής Ελέγχου, και πρέπει να φέρουν τυπωμένη αρίθμηση σελίδων.

9.2. Μητρώο εκμετάλλευσης

Κάθε χειριστής τηρεί το μητρώο εκμετάλλευσης του αναβατήρα και οφείλει κυρίως να εγγράφει καθημερινά τις ακόλουθες πληροφορίες:

- Στοιχεία προσωπικού του αναβατήρα και ενδείξεις των οργάνων,
- Ατμοσφαιρικές συνθήκες και ενδείξεις των συσκευών μετρήσεως του ανέμου,
- Ώρα έναρξης λειτουργίας για το κοινό, αριθμός διαδρομών ή ωρών λειτουργίας,
- Αριθμός χρηστών όταν υπάρχει μηχανική καταμέτρηση,
- Ανάγνωση των μετρητών ενεργείας,
- Ημερήσιες επαληθεύσεις, ανάγνωση της θέσεως των αντίβαρων, πραγματοποιηθείσες εργασίες συντήρησης,
- Αποτελέσματα περιοδικών επιθεωρήσεων,
- 1Όλες τις επισκευές, τροποποιήσεις ή μεταβολές που έγιναν, δοκιμές και αποτελέσματα,
- Συμβάντα και ατυχήματα πάσης φύσης, ληφθέντα μέτρα, επεμβάσεις της υπηρεσίας ελέγχου.
- Διάφορες επιβεβαιώσεις που έγιναν και εξαιρετικά συμβάντα που έγιναν και ενδιαφέρουν την λειτουργία και κυρίως την ασφάλεια,
- Τα αποδεικτικά των επιθεωρήσεων, πιστοποιητικών, διαγραμμάτων καταγραφής και γενικά κάθε έγγραφο που αφορά την ασφάλεια, ή τη συντήρηση

9.3. Μητρώο συρματόσχοινων

Στο μητρώο αυτό καταχωρούνται όλες οι χρήσιμες και σχετικές ενδείξεις για κάθε συρματόσχοινο της εγκατάστασης σύμφωνα με τον κανονισμό.

- Αποτελέσματα περιοδικών επιθεωρήσεων,
- 1Όλες τις επισκευές, τροποποιήσεις ή μεταβολές που έγιναν, δοκιμές και αποτελέσματα,
- επιβεβαιώσεις που έγιναν και εξαιρετικά συμβάντα που έγιναν και ενδιαφέρουν την λειτουργία των συρματόσχοινων και κυρίως την ασφάλεια,
- Τα αποδεικτικά των επιθεωρήσεων, πιστοποιητικών, διαγραμμάτων καταγραφής και γενικά κάθε έγγραφο που αφορά την ασφάλεια, ή τη συντήρηση

9.4. Μητρώο παραπόνων

Το μητρώο παραπόνων, που μπορεί να είναι κοινό για πολλούς αναβατήρες, πρέπει να τηρείται στη διάθεση του κοινού.

Ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής αναβατήρων οφείλει να πληροφορεί την Αρχή Ελέγχου για τα παράπονα που αφορούν την ασφάλεια με τις παρατηρήσεις του.

9.5. Θεώρηση της Αρχής Ελέγχου

Τα μητρώα που απαριθμήθηκαν στην παρ. 9. 1. υπόκεινται στη θεώρηση της Αρχής Ελέγχου προ της λειτουργίας των αναβατήρων και σε κάθε επίσκεψη επιθεωρήσεως.

Άρθρο 10
Τήρηση των τεχνικών εντύπων

Ο ιδιοκτήτης ή ο διαχειριστής της εγκατάστασης τηρεί τα τεχνικά έντυπα σχετικά με την εγκατάσταση, τη συντήρησή της και τους ελέγχους της.

Άρθρο 11
Δηλώσεις που υποβάλλονται στην Αρχή Ελέγχου

Εκτός των αναφορών, εγγράφων και ανακοινώσεων, που αποστέλλονται στην Αρχή Ελέγχου κατ' εφαρμογή των διατάξεων των παρόντων οδηγιών ή του ειδικού κανονισμού εκμετάλλευσης ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής αναβατήρων οφείλει να ενημερώνει αμέσως την εν λόγω Αρχή σε περίπτωση σωματικού ατυχήματος που συνέβη από τη λειτουργία της εγκατάσταση και σε περίπτωση ανωμαλίας της εγκατάστασης που μπορεί να θίξει την τουριστική ή αθλητική δραστηριότητα του σταθμού.

Άρθρο 12
Υποχρέωση δηλώσεων στις δικαστικές αρχές

Εάν συμβεί ένα γεγονός που από τη φύση του αφορά τη

δημόσια τάξη και σε κάθε περίπτωση, εάν υπάρχει τραυματισμός ή θάνατος, ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής αναβατήρων οφείλει να ενημερώσει αμέσως εκτός από την Αρχή Ελέγχου, την αρμοδία τοπική αστυνομία και τον εισαγγελέα.

Άρθρο 13
Γραπτή επιβεβαίωση των επικοινωνιών

Κάθε προφορική ή τηλεφωνική επικοινωνία του ιδιοκτήτη ή διαχειριστή αναβατήρων με την Αρχή Ελέγχου που πραγματοποιήθηκε σε εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ή του ειδικού κανονισμού εκμετάλλευσης οφείλει να επιβεβαιούται γραπτώς το συντομότερο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α
ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΣΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΣΤΟΥΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥΣ ΑΝΑΒΑΤΗΡΕΣ

Άρθρο 1
Γενικές διατάξεις

1.1 Στόχοι

Οι διατάξεις ασφαλείας πρέπει να εξασφαλίζουν, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, την διάσωση των επιβατών σε εύλογη προθεσμία η οποία δεν μπορεί να υπερβεί τις τρεις ώρες και σε ικανοποιητικές συνθήκες ασφαλείας και αποτελεσματικότητας

Η προθεσμία αυτή αρχίζει από την ώρα που ο ιδιοκτήτης ή διαχειριστής αναβατήρων αποφασίζει να προβεί στην εκκένωση της γραμμής και λήγει την ώρα κατά την οποία οι επιβάτες έχουν φθάσει σε σημεία από τα οποία μπορούν να κατευθυνθούν, χωρίς κίνδυνο και με ίδια μέσα, σε έναν σταθμό ή ένα καταφύγιο.

Η Αρχή Ελέγχου δύναται να απαιτήσει τη μείωσή της στις εκτεθειμένες εγκαταστάσεις που περιλαμβάνουν ανοικτά οχήματα.

Η απόφαση της διασώσεως οφείλει να έχει ληφθεί το ταχύτερο δυνατόν και εν πάση περιπτώσει, σε χρόνο μικρότερο των 30 λεπτών μετά την διακοπή λειτουργίας της εγκαταστάσεως.

1.2 Πληροφόρηση

Το κοινό πρέπει να πληροφορείται, από μία κατάλληλη σήμανση τοποθετημένη στους σταθμούς και στα οχήματα, τη συμπεριφορά που πρέπει να τηρήσει σε περίπτωση διακοπής λειτουργίας της εγκατάστασης.

Από την διακοπή λειτουργίας αυτή και μέσα σε μία προθεσμία 30 λεπτών, πρέπει το κοινό να καθησυχάζεται και να πληροφορείται για την πιθανή διάρκεια της ακινητοποίησης.

1.3 Μέσα και μέθοδοι

Γενικά, τα μέσα που ενεργοποιούνται και οι μέθοδοι διάσωσης πρέπει να είναι τέτοιου είδους έτσι ώστε η επιχείρηση διάσωσης να πραγματοποιείται χωρίς καμία βοήθεια των επιβατών και χωρίς να διατρέχουν ιδιαίτερους κινδύνους.

Ο εξοπλισμός των έργων της γραμμής (πυλώνες κ.λ.π) και των οχημάτων (καρέκλες, καμπίνες) πρέπει να επιτρέπει την προσπέλαση και τη μεταφορά του προσωπικού διάσωσης.

Το σύνολο του χρησιμοποιούμενου εξοπλισμού και τα εξαρτήματά που προσαρτώνται πρέπει να έχουν εγκριθεί από την Αρχή Ελέγχου, ως προς την σύνθεσή του και τις συνθήκες χρησιμοποίησής του.

Η ενεργός συμμετοχή ορισμένων επιβατών, εάν εκδηλώσουν την επιθυμία, μπορεί να γίνει δεκτή κατ' εξαίρεση, αλλά το κέρδος του χρόνου που θα μπορούσε να προκληθεί δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την κατάρτιση του σχεδίου διάσωσης. Στην περίπτωση αυτή, όλες οι διατάξεις πρέπει να έχουν προβλεφθεί για να αποφευχθεί λανθασμένος χειρισμός από τους επιβάτες (επιτήρηση και δοκιμές διευθέτησης, απλοποίηση των χειρισμών κ.λ.π.).

Συνοδευτικά μέτρα (τρόφιμα, φάρμακα, κουβέρτες, θέρμανση κ.λ.π...) πρέπει να έχουν προβλεφθεί και να έχει διασφαλισθεί η διαδικασία διανομής τους εάν η φύση της περιοχής ή οι περιστάσεις της διάσωσης το απαιτούν.

Το υλικό πρέπει να είναι αποθηκευμένο και ελεγμένο σύμφωνα με τις ενδείξεις του εγχειριδίου συντήρησης. Οι συνθήκες χρησιμοποίησής του πρέπει να είναι σύμφωνες με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.

Εάν η εγκατάσταση λειτουργεί και τη νύχτα, ή εάν η διάρκεια που έχει προβλεφθεί για τις επιχειρήσεις διάσωσης επιβάλλει, σε ορισμένες περιπτώσεις, τη παράταση ενός μέρους της διάσωσης μετά το τέλος της ημέρας, πρέπει να υπάρχει επαρκής τεχνικός φωτισμός που να επιτρέπει τη σίγουρη και γρήγορη εκτέλεση όλων των απαραίτητων χειρισμών, μέχρι και την επιστροφή των επιβατών στους σταθμούς.

Εάν ο αναβατήρας προορίζεται να μεταφέρει τραυματίες ή αναπήρους, πρέπει να προβλέπεται η δυνατότητα εκκένωσής του.

Η διάσωση των επιβατών πραγματοποιείται:

· Είτε κατά την κάθετο του σημείου ακινητοποίησης των οχημάτων, (κάθετος διάσωση)

Στην περίπτωση αυτή, η πρώτη κατάβαση δε μπορεί να πραγματοποιηθεί, παρά μόνο όταν μία ομάδα διάσωσης φθάσει στο σημείο του εδάφους, κάτω από το ακινητοποιημένο όχημα.:

1. Αναβατήρες χωρίς συνοδό (καρέκλες, καμπίνες)

Πρέπει να έχουν ληφθεί διατάξεις που να επιτρέπουν στο προσωπικό που διατίθεται στις επιχειρήσεις διάσωσης να φθάνει, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, στα ακινητοποιημένα οχήματα ώστε να ενεργοποιήσει το υλικό για τη διάσωση των επιβατών.

Η αυτοεκκένωση του προσωπικού διάσωσης πρέπει να πραγματοποιείται, σύμφωνα με το εγχειρίδιο του κατασκευαστή.

2. Αναβατήρες οχημάτων με συνοδό (τελεφερίκ)

Σε κάθε όχημα πρέπει να βρίσκεται ένας μηχανισμός διάσωσης του οποίου οι δυνατότητες έχουν προσαρμοσθεί στη δυναμικότητα του εν λόγω οχήματος και στα χαρακτηριστικά της γραμμής. Πρέπει να μπορεί να ενεργοποιείται γρήγορα για να εξασφαλίζει την επιστροφή στη γη των επιβατών στην περίπτωση όπου η επαναλειτουργία της ακινητοποιημένης εγκατάστασης κρίνεται αδύνατη.

Ο μηχανισμός αυτός πρέπει να συνίσταται από έναν καταβατήρα (βαρούλκο) ελεγχόμενο από το προσωπικό κατά τη διάρκεια της κατάβασης του ή των αναρτημένων επιβατών. Εφεδρική συσκευή που διατηρείται σε έναν σταθμό ή που ανήκει σε γειτονική εγκατάσταση, πρέπει να μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα.

3. Επιστροφή των επιβατών σε ένα σταθμό

Το έδαφος πρέπει να είναι τέτοιο ή διαμορφωμένο με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατόν σε κάθε σημείο της διαδρομής και σε κάθε εποχή της λειτουργίας της εγκατάστασης, να εξασφαλίζεται χωρίς κίνδυνο η επιστροφή των επιβατών στη γη και στη συνέχεια σε ένα καταφύγιο ή ένα σταθμό.

Σε περίπτωση που σε κάποιο τμήμα της διαδρομής δεν είναι δυνατή η διαμόρφωση του εδάφους σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο απαιτείται η κατασκευή προσβάσιμου καταφύγιου στο τμήμα αυτό για τη διάσωση των επιβατών.

· Είτε κατά μήκος των συρματόσχοινων

Όταν το ύψος πάνω από το έδαφος υπερβαίνει τα 150 μέτρα ή όταν το ανάγλυφο ή η φύση του εδάφους δεν επιτρέπει, σε ορισμένα σημεία της γραμμής και σε κάθε περίοδο λειτουργίας της εγκατάστασης, πρέπει να εξασφαλίζεται σε αποδεκτές συνθήκες η επιστροφή των επιβατών στη γη και στη συνέχεια σε ένα καταφύγιο. Ο μηχανισμός απεγκλωβισμού πρέπει να αποτελείται τουλάχιστον για το τμήμα αυτό της γραμμής, από ένα όχημα διάσωσης με το οποίο εκτελείται η προσέγγιση κοντά στο ακινητοποιημένο όχημα για την μετεπιβίβαση των επιβατών.

Τα οχήματα διασώσεως πρέπει να συνοδεύονται από το προσωπικό της εγκατάστασης. Πρέπει να έχουν ληφθεί όλα τα μέτρα για να διευκολύνεται η προσέγγιση και η σύνδεση με το ακινητοποιημένο όχημα.

1.4. Εκκένωση των επιβατών προς ένα απομονωμένο καταφύγιο

Όταν η μεταφορά των επιβατών πραγματοποιηθεί προς ένα απομονωμένο καταφύγιο, αυτό οφείλει να είναι εξοπλισμένο για να τους δεχθεί υπό ικανοποιητικές συνθήκες (τρόφιμα, θέρμανση, επικοινωνίες).

Άρθρο 2

Τεχνικές συνθήκες κατασκευής των διατάξεων διασώσεως

2.1. Κατακόρυφη διάσωση

2.1. 1. Ορισμός

Οι συσκευές κατακόρυφης διάσωσης, ονομαζόμενες καταβατήρες (βαρούλκα), οφείλουν να επιτρέπουν την κάθοδο στο έδαφος των προσώπων που είναι ακινητοποιημένα μέσα στις καμπίνες, ή στα καθίσματα (καρέκλες αναβατήρων), χωρίς να απαιτείται υποχρεωτικά επέμβαση από μέρους τους.

2.1. 2. Γενικά

Οι διατάξεις διάσωσης πρέπει να συνοδεύονται από σχέδια, κείμενα υπολογισμού και πιστοποιητικά.

Το κείμενο του υπολογισμού πρέπει να προσδιορίζει τη φύση και το μέγεθος των δυνάμεων. Τα σχέδια θα καθορίζουν τη φύση των χρησιμοποιούμενων υλικών και τις αποδεκτές ανοχές κατά τη λειτουργία της συσκευής.

Εάν χρησιμοποιείται υλικό αλμπινισμού, πρέπει να είναι σύμφωνο με το σήμα U.I.A.A. (Διεθνής Ομοσπονδία Ορειβασίας Αναρρίχησης).

Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται στις συσκευές διάσωσης και στα εξαρτήματά τους.

Επιπλέον η δυνατότητα προσπέλασης του προσωπικού διάσωσης στα οχήματα πρέπει να είναι εύκολη.

Όλα τα φθαρτά εξαρτήματα οφείλουν να είναι ευκόλως ελεγχόμενα.

2.1. 3. Η ενεργοποίηση της συσκευής πρέπει να μπορεί να γίνεται με τους ελαχίστους χειρισμούς και να μην απαιτούν υπερβολική φυσική δύναμη. Ο σχεδιασμός εξ' άλλου του βαρούλκου οφείλει να είναι τέτοιος ώστε να καθίσταται αδύνατος κάθε λανθασμένος χειρισμός.

2.1. 4. Η ταχύτητα καθόδου στο ονομαστικό φορτίο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2 μέτρα / δευτερόλεπτο. Η ταχύτητα αυτή πρέπει να είναι ουσιαστικά σταθερή σε όλο το μήκος της καθόδου εκτός της περίπτωσης επέμβασης από το χειριστή της συσκευής. Η κάθοδος πρέπει να πραγματοποιείται με ελάχιστο φορτίο 30 κιλά. Στην περίπτωση αυτή, η ταχύτητα καθόδου οφείλει να παραμένει επαρκής ώστε η μέγιστη διάρκεια που έχει καθορισθεί για την εκκένωση των επιβατών στο σχέδιο διασώσεως να είναι μέσα στο όριο.

Έλεγχος της ταχύτητας καθόδου:

1. Όταν η ταχύτητα καθόδου σταθεροποιείται μέσω τεχνικών διατάξεων του καταβατήρα (βαρούλκου)

Στην περίπτωση αυτή η διάταξη σταθεροποίησης της ταχύτητας πρέπει να είναι σχεδιασμένη με τέτοιο τρόπο ώστε η υπερθέρμανση και η φθορά του συρματόσχοινου να παραμένουν σε αποδεκτά όρια όταν η διάσωση γίνεται στον ελάχιστο επιτρεπόμενο χρόνο από τις προδιαγραφές της συσκευής.

Μια πρόσθετη διάταξη πρέπει να επιτρέπει στο χειριστή της συσκευής να ανακόπτει την ταχύτητα, λόγω του φορτίου που κατεβαίνει.

2. Όταν η ταχύτητα σταθεροποιείται με χειρισμό του χειριστή.

Στην περίπτωση αυτή η διάταξη φρεναρίσματος πρέπει να ενεργεί και αυτόματα ώστε να προστατεύει το άτομο που κατεβαίνει από κάθε απροσεξία του χειριστή.

2.1. 5. Στην περίπτωση καταβατήρων που χρησιμοποιούν την λεγόμενη αρχή «αλλέ-ρετούρ», πρέπει να έχουν ληφθεί μέτρα για να αποφεύγεται ο κίνδυνος περιτύλιξης των δύο κλάδων του συρματόσχοινου ή του σχοινιού.

2.1. 6. Το σύστημα της ανάρτησης των ατόμων πρέπει να είναι σίγουρο, απλό και άνετο. Πρέπει να είναι σχεδιασμένο για να συγκρατεί σωστά το αποβιβαζόμενο άτομο χωρίς κίνδυνο πτώσης, ακόμα και στην περίπτωση άτακτων κινήσεων του προσώπου που διασώζεται. Μπορεί να αποτελείται από μία εξάρτηση ή ένα σάκο που θα κρατάει σε όλες τις περιπτώσεις, το διασωζόμενο πρόσωπο σε κάθετη θέση με τα πόδια προς τα κάτω.

Το κρέμασμα και το ξεκρέμασμα πρέπει να γίνεται με ασφάλεια που να αποκλείει κάθε τυχαίο άνοιγμα.

2.1. 7. Τα σχοινιά που θα χρησιμοποιηθούν πρέπει να είναι προστατευμένα συγχρόνως από την οξείδωση και την τριβή.

Εάν πρόκειται για συρματόσχοινα, αυτά πρέπει να αποτελούνται από συρματίδια ανοξείδωτου χάλυβα ή γαλβανισμένα και όχι επενδεδυμένα.

Εάν πρόκειται για σχοινιά με απλό συνθετικό υλικό, πρέπει να αποτελούνται από μια ψυχή και μία επένδυση πλεκτή μη υποκείμενη σε σημαντική επιμήκυνση.

Τα πιο πάνω υλικά αυτά θα είναι μη συστρεφόμενα και κατασκευασμένα μονοκόμματα.

2.1. 8. Ένα εγχειρίδιο συντεταγμένο από τον ή τους κατασκευαστές του χρησιμοποιημένου υλικού πρέπει να προσδιορίζει όλες τις απαραίτητες οδηγίες για τη χρήση του. Θα καθορίζει τις οριακές ιδιότητες των διατάξεων καθώς και τους όρους συντήρησης τους επανελέγχους ή περιοδικές αντικαταστάσεις του υλικού.

2.1. 9. Ο καταβατήρας πρέπει να είναι σχεδιασμένος και συσκευασμένος με τρόπο που να μπορεί να αποθηκευθεί σε έναν χώρο ειδικά γι' αυτόν που βρίσκεται σε ένα σταθμό ή ένα όχημα όταν αυτό είναι με συνοδό. Πρέπει επίσης να είναι προστατευμένος από την υγρασία, τη ρύπανση, τον πάγο και το γράσο.

Ειδικές προφυλάξεις πρέπει να λαμβάνονται για την προστασία από τις υπεριώδεις ακτινοβολίες όσον αφορά τα σχοινιά από συνθετικό υλικό.

2.1. 10. Τα σημεία συνδέσεως των διατάξεων προσπέλασης ή εκκένωσης, καθώς και οι ίδιες διατάξεις εκκένωσης πρέπει να δοκιμάζονται προηγουμένως πριν τη διάσωση, με νεκρό φορτίο ισοδύναμο με το ονομαστικό τους φορτίο.

2.2. Διάσωση κατά μήκος των συρματόσχοινων

Οι εγκαταστάσεις διάσωσης κατά μήκος των συρματόσχοινων πρέπει να είναι σχεδιασμένες, υλοποιημένες και χρησιμοποιούμενες σύμφωνα με τις ειδικές προδιαγραφές που ορίζονται στον κανονισμό των εναέριων αναβατήρων προσαρμοσμένες στις συνθήκες χρησιμοποίησης των εγκαταστάσεων αυτών.

Άρθρο 3

Οργάνωση των επιχειρήσεων διασώσεως

Η οργάνωση αυτή πρέπει να λαμβάνει υπόψη τρία βασικά στοιχεία:

· Τη διοικητική και τεχνική υποδομή της επιχείρησης εκμετάλλευσης.

· Τον τύπο του αναβατήρα (εναέρια καρέκλα, τελεφερίκ, τηλεκαμπίνα) και τα γεωμετρικά του χαρακτηριστικά, τη γεωγραφική του τοποθέτηση και τις κλιματικές συνθήκες της περιοχής της εγκατάστασης.

· Τις ειδικές συνθήκες που πιθανόν να ισχύουν κατά τη διάρκεια της επιχείρησης διάσωσης (ώρα, θερμοκρασία, άνεμος, φορτίο της γραμμής, νυκτερινή επιχείρηση κ.λ.π.)

Ο σχεδιασμός της οργανώσεως αυτής πρέπει να καταλήγει στη σύσταση ενός σχεδίου διάσωσης που θα είναι παράρτημα του ειδικού κανονισμού εκμετάλλευσης, και του οποίου η εφαρμογή τίθεται υπό την ευθύνη του προϊσταμένου εκμετάλλευσης, επιφορτισμένου κυρίως με τη συνεχή ενημέρωση των οργανωμένων ομάδων διάσωσης σε σχέση με το διατιθέμενο προσωπικό, και υλικό διάσωσης.

3.1. Σχέδιο διάσωσης

Η επιχείρηση εκμετάλλευσης υποχρεούται στη σύνταξη ενός σχεδίου διασώσεως. Το σχέδιο αυτό πρέπει να θίγει τα ακόλουθα σημεία:

3.1. 1. Καθορισμός των στόχων της επιχείρησης διάσωσης, ορισμός των σημείων συγκέντρωσης των επιβατών σε σχέση με τα χαρακτηριστικά της γραμμής, το μέγιστο αριθμό οχημάτων και επιβατών στη γραμμή, τα ύψη κ.λ.π.

3. 1. 2. Καθορισμός των μέσων και τρόπων διάσωσης στα διάφορα τμήματα του αναβατήρα που θα είναι καθορισμένα σε μία μηκοτομή.

Στην περίπτωση οχημάτων χωρίς συνοδό (τηλεκαμπίνες, εναέριες καρέκλες κ.λ.π.) τη φύση των μέσων προσέγγισης στα ακινητοποιημένα οχήματα.

3.1. 3. Καθορισμός του μεγίστου χρόνου λήψης απόφασης προ της ενεργοποίησης των επιχειρήσεων. Δημιουργία κέντρου επιχείρησης και των αναγκαίων μέσων μετάδοσης των εντολών. Πληροφόρηση των χρηστών και των αρμοδίων αρχών (αστυνομία, ειδικές δυνάμεις πυροσβεστικής, Αρχή Ελέγχου κλπ).

3.1. 4. Σύσταση των ομάδων διάσωσης, καθορισμός των τομέων της γραμμής για τους οποίους είναι βασικά υπεύθυνοι, λεπτομέρειες του υλικού που αφορά κάθε ομάδα και τόπο αποθήκευσης, τρόπος μεταφοράς του υλικού και των ομάδων διάσωσης στον τόπο δράσης.

3.1.5. Χρονομέτρηση της αποστολής κάθε ομάδας (συγκέντρωση, μεταφορά στον τόπο δράσεως, προσπέλαση στα οχήματα, κάθοδος στο έδαφος και ευθύνη μεταφοράς των χρηστών μέχρι τα προκαθορισμένα σημεία συγκέντρωσης, επιστροφή της ομάδας) υπολογισμένη για την πιο σύνθετη περίπτωση όταν τα οχήματα δε συνοδεύονται.

3.1. 6. Καταγραφή του συνόλου των διαθεσίμων μέσων σε προσωπικό και υλικό. Τρόποι και περιοδικότητα της εκπαίδευσης στην οποία οφείλει να υπόκειται το προσωπικό διάσωσης για να αποκτήσει την απαιτούμενη εμπειρία.

3.2. Αποδοχή του σχεδίου διάσωσης από την Αρχή Ελέγχου

Η αποδοχή αυτή παρέχεται αφού ελεγχθούν τα πιο κάτω:

3.2. 1. Απαιτείται σύμφωνη γνώμη της Αρχής Ελέγχου στα χρησιμοποιούμενα υλικά, για τα οποία είναι καθορισμένες οι συνθήκες και τα όρια χρησιμοποίησης.

3.2. 2. Απαιτούνται δοκιμές διάσωσης προ της χορηγήσεως αδείας λειτουργίας για να επαληθευθεί, ότι όλα τα προταθέντα μέσα επέμβασης είναι πραγματοποιήσιμα και ότι είναι εφικτοί οι προβλεπόμενοι χρόνοι διάσωσης.

3.2. 3. Στις εγκαταστάσεις που υπάρχουν πολλοί εναέριοι αναβατήρες υπό την ίδια διεύθυνση, ένα γενικό σχέδιο διάσωσης μπορεί να γίνει αποδεκτό για το σύνολο των αναβατήρων, στο οποίο όμως θα υπάρχουν παραρτήματα των ειδικών τρόπων επέμβασης που αφορούν καθαρά κάθε συσκευή.

3.2. 4. Πριν την αποδοχή το σχέδιο διασώσεως πρέπει να κοινοποιηθεί από τον προϊστάμενο εκμεταλλεύσεως στους οργανισμούς που καλούνται να επέμβουν κατά τη διάρκεια μιας επιχειρήσεως διάσωσης και πρέπει να ληφθούν υπόψη οι παρατηρήσεις τους.

3.3. Εκπαίδευση και άσκηση του προσωπικού διάσωσης

Το προσωπικό που καλείται να συμμετάσχει σε μία επιχείρηση διάσωσης, πρέπει να έχει υποστεί εκπαίδευση και περιοδική εξάσκηση.

Η εξάσκηση του προσωπικού διάσωσης πρέπει να εξασφαλίζεται προοδευτικά, τόσο όσον αφορά το ύψος διαδρομής, όσο και την ταχύτητα των επιχειρήσεων διάσωσης. Πρέπει να έχουν ληφθεί όλα τα μέτρα για να προφυλάξουν το προσωπικό διάσωσης από κάθε κίνδυνο πτώσης, τόσο κατά τη διάρκεια των εξασκήσεων και δοκιμών του υλικού, όσο και κατά τη διάρκεια μιας διάσωσης.

3. 4. Δοκιμές διασώσεως

κατάσταση των μέσων επέμβασης και η εμπειρία του προσωπικού διάσωσης πρέπει να επαληθεύονται κάθε χρόνο κυρίως με μία επιτόπου άσκηση.

Η Αρχή Ελέγχου πρέπει να ενημερώνεται προ της ημερομηνίας της άσκησης αυτής. Με την ευκαιρία αυτή πρέπει να επαληθεύονται οι τρόποι επέμβασης άλλων υπηρεσιών (πυροσβέστες, αστυνομικοί κ.λ.π) για ενίσχυση του προσωπικού εκμετάλλευσης,

Παράρτημα Β

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ (Χ.Κ.)

Άρθρο 1

Το σχεδιάγραμμα όλων των εγκαταστάσεων της Μονάδας υποχρεωτικά αναρτάται στην υποδοχή και πρέπει να περιλαμβάνει, εκτός από τις συμβουλές για ασφαλή χιονοδρομία, τις παρακάτω πληροφορίες:

α) Καιρικές συνθήκες

β) Θερμοκρασία αέρος + chilly wind

γ) Πίστες σε λειτουργία

δ) Ποσότητα χιονιού

ε) Ποιότητα χιονιού

Άρθρο 2

Οι ώρες λειτουργίας καθορίζονται από τον φορέα εκμ/σης του Χ.Κ.

Το ωράριο δεν επεκτείνεται πέραν της δύσης του ηλίου.

Σε ειδικές περιπτώσεις το ωράριο λειτουργίας δύναται να παραταθεί μετά τη δύση του ηλίου, με την προϋπόθεση της προηγούμενης άδειας του Γ.Γ. της οικείας Περιφέρειας και εφόσον υπάρχει εγγύηση από τους υπευθύνους του Χ.Κ. ότι πληρούνται οι όροι ασφαλείας για τους χιονοδρόμους, επισκέπτες και προσωπικό.

Άρθρο 3

Ο προϊστάμενος εκμετάλλευσης του Χ.Κ. είναι υποχρεωμένος να διακόψει τη λειτουργία των αναβατήρων τμήματος ή ολόκληρου του κέντρου σε περιπτώσεις ανάγκης ή όταν:

α) Οι καιρικές συνθήκες είναι άσχημες.

β) Υπάρχει μηχανική βλάβη.

γ) Η ποιότητα του χιονιού καθιστά την χιονοδρομία επικίνδυνη.

Εκτός από τις ανωτέρω περιπτώσεις η λειτουργία του Χ.Κ. ή τμήματος αυτού διακόπτεται εφόσον κριθεί ότι για οιονδήποτε λόγο κινδυνεύει η ασφάλεια πελατών ή προσωπικού.

Άρθρο 4

Ο χώρος ιατρείου περιέχει απαραίτητα πλήρη οργάνωση για Πρώτες Βοήθειες με ειδικά φορεία μεταφοράς τραυματιών, ενώ γιατρός και ασθενοφόρο βρίσκονται σε επιφυλακή κατά το χρονικό διάστημα λειτουργίας του Χ.Κ.

Άρθρο 5

Το Χ. Κ. υποχρεούται να απασχολεί τουλάχιστον δυο ελεγκτές πιστών με γνώσεις του αντικειμένου εάν η δυναμικότητα των αναβατήρων είναι 2.500 άτομα / ώρα. Για πέραν της ανωτέρω δυναμικότητας ένας επιπλέον ελεγκτής-πιστέρ ανά 2.000 άτομα / ώρα.

Πριν την έναρξη λειτουργίας των Χ. Κ. οι πιστέρ ελέγχουν τις πίστες, την ποιότητα χιονιού και τις καιρικές συνθήκες για να αποφασίσουν ποιες διαδρομές (πίστες) θα δοθούν στο κοινό.

Στο τέλος της λειτουργίας επιθεωρούν πάλι τις πίστες.

Το Χ. Κ. υποχρεούται στην εκπαίδευση των πιστέρ ώστε να γνωρίζουν καλά το Χ. Κ. που εργάζονται και τα σημεία που τυχόν δημιουργούνται χιονοστιβάδες. Τέτοια σημεία πρέπει να επιθεωρούνται καθημερινά και να γίνονται οι κατάλληλες ενέργειες για την αποφυγή ατυχημάτων.

Άρθρο 6

Με φροντίδα του προϊσταμένου εκμετάλλευσης του Χ.Κ. αξιολογείται η δυσκολία κάθε πίστας και ο σχετικός χαρακτηρισμός αποτυπώνεται στην κάρτα διαδρομών ή σε χάρτη που διανέμεται στην είσοδο.

Άρθρο 7

Στο σημείο επιβίβασης (αρχή) κάθε αναβατήρα πρέπει να υπάρχει προειδοποίηση για τη δυσκολία των πιστών που εξυπηρετεί.

Άρθρο 8

Στην αρχή κάθε πίστας πρέπει να υπάρχουν ανηρτημένες πινακίδες οδηγιών και καθοδήγησης των χιονοδρόμων, ενώ σε όλο το μήκος τους τοποθετούνται πάσσαλοι οριοθέτησης του ασφαλούς τμήματος αυτών κατά διαστήματα μικρότερα των 30 μέτρων και πινακίδες με αρίθμηση.

Άρθρο 9

Σε επικίνδυνα σημεία, όπου υπάρχει κοντινή διέλευση χιονοδρόμων πρέπει να τοποθετούνται δίχτυα ή σχοινιά και πινακίδες επισήμανσης κινδύνου.

Άρθρο 10

Οι πίστες εκμάθησης για αρχαρίους είναι πάντοτε περιφραγμένες.

Άρθρο 11

Οι πυλώνες των αναβατήρων που τυχόν βρίσκονται μέσα σε πίστα καλύπτονται υποχρεωτικά, στο κατώτερο μέρος και στο σημείο φοράς καθόδου της πίστας με στρώματα ασφαλείας πρόσκρουσης πάχους τουλάχιστον 20 εκατοστών, σύμφωνα και με τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές.

Άρθρο 12

Τα άτομα με ειδικές ανάγκες εξυπηρετούνται κατά προτεραιότητα.

Άρθρο 13

Ο κανονισμός σχέσεων Χ.Κ. - πελατών, τα σχετικά τιμολόγια εισιτηρίων - καρτών και το ωράριο λειτουργίας πρέπει να είναι αναρτημένα σε εμφανές σημείο του χώρου υποδοχής του Κέντρου.

ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΧΕΣΕΩΝ
ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΛΑΤΩΝ ΑΥΤΩΝ

Άρθρο 14

Η χρήση των εγκαταστάσεων επιτρέπεται με το ανάλογο εισιτήριο - κάρτα που είναι προσωπικό, δεν μεταβιβάζεται και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις οδηγίες που δίνονται μαζί με το εισιτήριο, οι τιμές δε είναι αναρτημένες στα εκδοτήρια.

Το Χ.Κ. δεν φέρει ευθύνη για τυχόν απώλεια εισιτηρίων ή εξοπλισμού όσων χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις του.

Σε περίπτωση κακοκαιρίας κατά την ώρα έναρξης λειτουργίας του Χ.Κ. δίνονται τρεις αναστολές ανά ώρα (9 π.μ., 10 π.μ., 11 π.μ.).

Εάν συνεχιστεί η κακοκαιρία διακόπτεται οριστικά η λειτουργία του Χ.Κ.

Σε περίπτωση μη λειτουργίας του Κέντρου λόγω κακοκαιρίας και αφού έχουν δοθεί οι τρεις αναστολές επιστρέφεται το αντίτιμο των εισιτηρίων που έχουν εκδοθεί.

Άρθρο 15

Η χρήση των εγκαταστάσεων γίνεται πάντα με ΠΡΟΣΟΧΗ σύμφωνα με τις ενημερωτικές πινακίδες και τις υποδείξεις του προσωπικού λειτουργίας του Κέντρου.

Σε περίπτωση πρόκλησης οποιασδήποτε ζημιάς στις εγκαταστάσεις του Χ.Κ. ο υπαίτιος θα τιμωρείται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Άρθρο 16

Η είσοδος και η χρήση των εγκαταστάσεων απαγορεύεται σε άτομα τα οποία ευρίσκονται καταφανώς υπό την επήρεια αλκοόλ ή άλλων συναφών εξαρτησιογόνων ουσιών.

Άρθρο 17

Το Χ.Κ. δε φέρει καμία ευθύνη για τυχόν ατυχήματα που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητά του.

Ο φορέας εκμετάλλευσης του Χ.Κ., σε περίπτωση ατυχήματος μέσα στον ελεγχόμενο χώρο υποχρεούται στην άμεση παροχή πρώτων βοηθειών και στη φροντίδα μεταφοράς στο πλησιέστερο νοσοκομείο.

Άρθρο 18

Η χρήση των αναβατήρων γίνεται με τις υποδείξεις των υπαλλήλων του Χ.Κ.

Σε περίπτωση διακοπής λειτουργίας των αναβατήρων οι πελάτες παραμένουν στις θέσεις τους μέχρι επαναλειτουργίας τους ή μέχρι να ενημερωθούν από το προσωπικό.

Άρθρο 19

Η χρήση των εναέριων αναβατήρων απαγορεύεται σε παιδιά ηλικίας κάτω των 10 ετών ή κάτω του 1,25 μ. ύψους εφόσον δεν συνοδεύονται από ενήλικες.

Άρθρο 20

Ο χιονοδρόμος υποχρεούται να γνωρίζει εκ των προτέρων ποιες πίστες μπορεί να χρησιμοποιήσει και παράλληλα να συμβουλεύεται τις ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ που είναι τοποθετημένες σε αυτές.

Δεδομένου ότι οι πίστες παρουσιάζουν διαφορετικό βαθμό δυσκολίας οι σχετικές διαδρομές χαρακτηρίζονται με μαύρο, κόκκινο, μπλε και πράσινο χρώμα (μαύρο η δυσκολότερη, πράσινο η ευκολότερη).

Άρθρο 21

Οι χιονοδρόμοι υποχρεούνται να έχουν στα πέδιλα ΣΚΙΣΤΟΠ, οι δε SNOWBOARDERS να έχουν τοποθετήσει το ειδικό λουρί ασφαλείας.

Άρθρο 22

Ο χιονοδρόμος πρέπει να ανεβαίνει από την άκρη της πίστας, υποχρεούται δε να τηρεί οπωσδήποτε τη σηματοδότηση και τις πινακίδες που δείχνουν τον κίνδυνο.

Πρέπει να ακολουθεί τους σημασμένους διαδρόμους κίνησης και να μην παραμένει στο βουνό μετά από την ώρα που το Χ.Κ. ανακοινώνει ότι κλείνει.

Άρθρο 23

Ο χιονοδρόμος που θέλει να μπει στην πίστα πρέπει από πριν να βεβαιωθεί κοιτάζοντας προς τα πάνω και προς τα κάτω εάν μπορεί να το κάνει αυτό, χωρίς να προκαλέσει κίνδυνο στον εαυτό του ή στους άλλους.

Να μην σταματά στη μέση σε αθέατα ή στενά σημεία της πίστας και να μην εισέρχεται ποτέ σε κλειστή πίστα.

Άρθρο 24

Ο χιονοδρόμος που ακολουθεί άλλον οφείλει να κρατάει τεσσάρων μέτρων τουλάχιστον απόσταση και τυχόν προσπέρασμα να γίνεται με τέτοιον τρόπο ώστε να μην βάλει σε κίνδυνο τον προηγούμενο ή τον επόμενό του.

Υπεύθυνος για κάθε σύγκρουση είναι πάντοτε ο ΣΚΙΕΡ που ακολουθεί.

Άρθρο 25

Εμπλεκόμενος ή μάρτυρας σε ατύχημα υποχρεούται να αναφέρει το συμβάν το ταχύτερο δυνατόν στη Δ/νση του Χ.Κ. προσδιορίζοντας ειδικότερα το όνομα της πίστας, τον αριθμό της πινακίδας και το είδος του ατυχήματος.

Άρθρο 26

Οι επισκέπτες του Χ.Κ. έχουν υποχρέωση συμμόρφωσης προς τις υποδείξεις του προσωπικού.

Η είσοδος στις πίστες μη χιονοδρόμων δεν επιτρέπεται.

Οι επισκέπτες του Χ.Κ. οφείλουν να μην ρυπαίνουν τους χώρους των εγκαταστάσεων.

Επίσης οφείλουν να πληροφορούνται εκ των προτέρων για τις συνθήκες πρόσβασης στο Χ.Κ. και να λαμβάνουν κατά περίπτωση τα απαραίτητα μέτρα π.χ. αντιολισθητικές αλυσίδες κ.λ.π.

2. Ως Αρχή Ελέγχου ορίζεται ο Ε.Ο.Τ.

3. Προθεσμία έγκρισης του Ειδικού Κανονισμού Εκμετάλλευσης από τους φορείς εκμετάλλευσης των χιονοδρομικών κέντρων ορίζεται η 30.10.2003.

4. Μέχρι την έγκριση του ειδικού κανονισμού εκμετάλλευσης η ασφάλεια των εγκαταστάσεων των αναβατήρων θα πιστοποιείται πριν την έναρξη λειτουργίας από δυο διπλωματούχους μηχανικούς, μηχανολόγους-ηλεκτρολόγους, μηχανολόγους ή ηλεκτρολόγους, μέλη του ΤΕΕ.

5. Με υπουργική απόφαση θα ορισθούν οι προϋποθέσεις χορήγησης ειδικού σήματος λειτουργίας στα χιονοδρομικά κέντρα.

Η παρούσα ισχύει από την δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 1 Οκτωβρίου 2002

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ